

INTERNACIA FERVOJISTO

2000 . 2



Kongrespropono por la 52a IFEF-kongreso

Ĉeĥa LA de IFEF proponas honorigi sinjoron Jaroslav David per titolo Honora Membro de IFEF pro lia multjara aktivado sur kampo de terminara laboro.

S-ro Jaroslav David naskiĝis la 14an de marto 1919 en Pustějov (Norda Moravio). Li konatiĝis kun Esperanto pere de porinfana gazeto "Infana dimanĉo" en sepa klaso de burĝa lernejo. En la jaro 1943 li denove revenis al Esperanto dum sia dejoro ĉe fervojo kiel gardisto blok-stacia. Li lernis Esperanton memzorge sen instruisto.

En la jaro 1957 inĝ. Jaromír Řebíček iniciatigis lian aliĝilon al kunlaboro je fervojfaka tereno. Ekde tiu tempo ĝis nun estas por li ĉefe hobio la fervojfakaj terminoj. Li aktive partoprenis laboron de la ĉeĥa terminara komisiono kaj de IFEF. En la jaro 1979 li transprenis gvidadon de la ĉeĥa komisiono anstataŭ inĝ Řebíček.

La tradukon de la Fervoja Terminaro li finis kun siaj kolegoj en 1990. Ĝis nun li laŭeble kunlaboras kun TK de IFEF laŭ materialoj ricevitaj de ĝi. Temas ĉefe pri terminoj, kiuj ne estas elektitaj dum la unua diskuto.

En lastaj jaroj li preparis ĉirkaŭ 300 korektojn de la oficiala traduko de "Lexique genéral des termes ferroviaires".

Sinjoro David estas delonge membro de Ĉeĥa L.A. de IFEF.

Ĉkn Jindřich Tomíšek

Frontpaĝo : Budapeŝto : *En tradicia kostumo, juna virino allogas la partoprenontojn aliĝi al 52a IFEF-kongreso.*

Enhavo



Invito al la 52a kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Asocio

13a-19a de majo 2000 en Budapeŝto (Hungario)

Poŝta adreso de LKK : 52a Kongreso de IFEF
HU-1378 BUDAPEST PF: 7

Hungario atendas vin

IFEF-kongreso jam la kvaran fojon okazos en Hungario. Laŭvice la unua okazis en la jaro 1962 en Budapest (la 14a kongreso de IFEF). Post du jardeka paŭzo en 1982 okazis la 34-a memorinda kongreso en la ĉebalatona urbo Balatonfüred, kiu ricevis la karesnomon: "Kongreso de bonkoreco".

En la jaro 1995 okazis la 47-a kongreso, en la sudhungarlanda antikva urbo Pécs, kaj nun la 52-a denove okazos en Budapest konsidere al la deziro de multaj eksterlandaj kongresanoj. Krom la oficialaj programoj, LKK proponas larĝan skalon de variaj kulturaj programoj,.Dum la malferma tago okazos urbovizitado per speciala aŭtobuso. La partoprenantoj povos viziti multajn signifajn vidindajojn de la ĉefurbo. - Oni povos aliĝi ĉe la giĉeto post la alveno al la kongreso.

La duontaga ekskurso kondukos tra la urbopartoj Pest kaj Buda al la malsupra finhaltejo de la "infanfervojo". Ĉi tie ni vizitos la etan fervojmuzeon kaj lokomotivejon ; poste per speciala trajno ni traveturos la linion kaj povos plezuri ĉe la belega pejzaĝo de la montaro Buda. Dumvoje ni haltos ĉe stacio por konsumi intermanĝeton. Ĉe la supra stacio atendos nin la speciala buso por veturigi nin al la Citadelo, poste reen al la kongresejo.

Speciala trajno veturigos nin al la loko de la tuttaga ekskurso, al urbo Eger. De la fervoja stacio piede ni tramarŝos kelkcent metrojn al la fama Katedralo, kie ĉiĉerono prezentos ĝin. Poste ni vizitos la altlernejon, kies biblioteko estas tre fama kaj riĉa ; fine ni direktiĝos al la historia fortikajo, kiu havis signifan defendan rolon dum la turka imperio ĝis la fino de la XVI-a jarcento. (La plej populara literatura prilaboro de la heroa defendo de Eger estas la romano de Géza Gàrdonyi sub la titolo "Steloj de Eger" ; eĉ ĝi aperis en Esperanto !) Ni vizitos interne la fortikaĵon, ĝiajn ĉambrojn, antikvajn meblojn, ilojn el la turka imperio, fine ni spektos pentraĵekspozicion.

Poste, specialaj aŭtobusoj atendos kaj veturigos nin al restoracio de la fama "Valo de la Belulino" por tagmanĝi kaj gustumi specialajn vinojn, -- Oni havos eblecon por favorpreze aĉeti vinon.

Fine la aŭtobusoj portos nin al la fervoja stacio, kaj per la speciala kongresa trajno ni reveturos al Budapest Keleti.

La kongresanoj povos favorpreze tag-kaj vesper-manĝi en la hotelo Stadion, sendepende de tio, kie ajn ili loĝas. La tag-kaj vesper- manĝoj kostas 100 (cent) DEM por la tuta semajno ; ili aĉeteblas en la kongresejo ĉe la giĉeto post alveno, jene :

13. 05 sabate : vespermanĝo,
14. 05 dimanĉe : tag-kaj vesper-manĝoj,
16. 05 lunde : tag-kaj vesper-manĝoj,
16. 05 marde : nur tagmanĝo -- pro bankedo,
17. 05 merkrede : vespermanĝo -- pro tuttaga ekskurso,
18. 05 jaŭde : tag-kaj vesper-manĝoj,
19. 05 vendrede : tagrnanĝo.

Detala programo de la 52-a IFK :

12. 05. vendrede

13.00 Informejo, akceptejo funkcias en stacio Keleti,

13.05. sabate

08.00 Informejo, akceptejo funkcias en stacio Kéleti,
10.00 gazetara konferenco,
13.00 tagmanĝo,
15.00 komuna kunsido de IFEF-estraro kaj LKK,
18.00 vespermanĝo,
20.00 Interkona vespero.

14.05. dimanĉe

08.00 Informejo, akceptejo funkcias en la kongresejo,
08.00 ekumena diservo,
10.00 solena inaŭguro,
12.00 komuna fotado,
13.00 tagmanĝo,
14.30 kunsido de la Faka Komisiono,
14.30 urba vizitado,
18.00 vespermanĝo,
20.00 nacia vespero -- kulturprogramo,

15.05. lunde

08.00 Informejo, akceptejo funkcias en la kongresejo,
09.00 nepublika kunsido,
12.00 tagmanĝo,
14.30 duontaga ekskurso,
19.00 vespermanĝo.

16.05. marde

08.00 Informejo funkcias en la kongresejo,
09.00 plenkunsido,
12.30 tagmanĝo,
14.30 kunsido de la Faka Komisiono,
19.00 bankedo,
20.30 Internacia balo,

17.05. merkrede

08.00 Tuttage ekskurso al urbo Eger.
19.00 vespermanĝo.

18.05. jaŭde

08.00 Informejo funkcias en la kongresejo,
09.00 fakprelego,
10.30 fervojaj novaĵoj,
12.30 tagmanĝo,
14.30 forumo : movadaj aferoj,
16.00 estrarkunsido,
18.00 vespermanĝo,
20.00 kultura vespero en Kulturdomo de la ĉefurbo -- veturo per speciala aŭtobuso tien-reen.

19.05 vendrede

08.00 Informejo funkcias en la kongresejo,
09.00 la 53-a IFK prezentas sin,
10.00 kunsido de la Faka Komisiono;
12.00 tagmanĝo,
14.00 solena fermo de la kongreso,
18.00 vespermanĝo.

20.05. sabate

Hejmenveturo, -- antaŭ la 9-a h. oni devas forlasi la hotelĉambron.

Jen la programo de la postkongreso

07.30
La trajno startas el stacio Keleti al Sopron.
09.55
Alveno al la fervoja stacio de Sopron ; per speciala buso, veturo al la Hotelo Maroni. Ĝi situas sur la verda-zona parto de la urbo, sur la monto Lővérek. La hotelo povas rezervi unu - du- litajn ĉambrojn laŭ la mendoj. Ĉiuj maten- kaj vesper-manĝoj okazos en la restoracio de la hotelo, la unuan tagon, ankaŭ la tagmanĝo. En la ceteraj tagoj la tagmanĝo konformiĝas al la provincaj ekskursoj (ĉiukaze per speciala aŭtobuso),

Post la okupo de hotelĉambroj kaj tagmanĝo komenciĝos la programo per veturo al loko Fertőrákos. Reveturante al Sopron promene ni faros urboviziton,

21. 05. dimanĉe,

Ekskurso al antikva urbo Győr, Eszterházy-kastelo en loko Fertőd kaj vizito al la abatejo de loko Pannonhalma. Dumvoje tagmanĝo.

22. 05. lunde

Ekskurso al loko Nagycenk, vizito al Széchenyi-muzeo kaj - maŭzoleo, poste al historiaj urboj Kőszeg, Szombathely, fine

vizito al la mezepoka Baziliko en loko Ják. Dumvoje tagmanĝo.

23.05. marde

09.50 h.

Ekveturo par speciala buso de la hotelo al la fervoja stacio de Sopron,

11.23 h.

La trajno haltas en urbo Győr,

12.58 h.

La trajno alvenas al Budapest, kaj per tio sen iu ajn ceremonio finiĝos la postkongreso.

Se hejmenveturante al direkto Vieno, ne konvenas la fervoja konekto tra Budapest, oni povas konekti en urbo Győr.

El urbo Sopron oni povas veturi rekte al Wien Südbh.

La postkongresa kotizo inkluzivas la koston de la trajno.

Bonvenon al Hungario !!!

LKK-sekretario LKK-prezidanto



Pordego de Herooj en Kőszeg





Placo de Herooj en Budapest



Eszterházy kastelo en Fertőd

Jarkonferenco en Ĉeĥio

Ĉeĥa LA de IFEF aranĝis de la 5a ĝis la 7a de novembro 1999 en sudĉeĥa historia urbo Tábor sian jam 33an jarkonferencon. Inter pli ol kvindek partoprenantoj estis eksterlandaj gastoj el Aŭstrio, Germanio, Hungario, Nederlando kaj Slovakio, reprezentantino de Ĉeĥa Landa Konsilantaro de FISAIC ĉe Ĉeĥaj Fervojoj ČD Ph Dr. Anna Abelovská kaj Vp de UEA d-ro Petro Chrdle.



Parto de la partoprenantoj dum ekskurso en la lokomotivejo en Tabor

Vendrede posttagmeze kaj vespere, programo apartenis al fakaj prelegoj kaj informoj. La ĉefa prelego de Jindřich Tomíšek temis pri "Fervoja linio Tábor - Bechyně", konstruita por elektra trakciado jam en la jaro 1903, do kiel la unua fervoja linio en meza Eŭropo kaj 8 jarojn pli frue ol estis elektrizita la konata fervoja linio en aŭstria Mariazell (1911). Aliaj prelegoj kaj informoj temis pri Kunsido de Komisiono Okcidento-Oriento de UIC dum septembro ĉi-jara en Ostrava, kiun prezidis ČD, pri lastatempaj aktivadoj de ČD, pri staciaj sekurecinstalaĵoj fabrikataj por la fervojoj, raporto de inĝ. Walter Huber pri Stiria landa trafika ekspozicio okazinta en Knittelfeld en Aŭstrio k.t.p.

Sabate antaŭtagmeze, programo konsistis el labora kunsido kaj traktado kun komitatelektoj. Ĉiuj komitatanoj estis reelektitaj por trijara periodo ĝis 2002. Oni aprobis plialtigitan kotizon al 200Kĉ por la jaro 2000. Poste, oni komune vizitis lokomotivdeponejon en urbo Tàbor, kie oni krom alia, interkonatiĝis kun la unua ĝis nun trakcikapabla kaj dum nostalgiaj veturoj, trakcianta elektra motorvagono M 400 001, konstruita de la ĉeĥa inĝeniero František Křižik en la jaro 1903. Posttagmeze ni komune traveturis la supre menciitan fervojan linion Tábor-Bechyně, 24 km-ojn longan en ambaŭ direktoj, kaj, en la banurbo Bechyně ni vizitis historian parton de la urbo kaj Fajrobrigadistan Muzeon lokigitan en iama hebrea sinagogo kun miloj da elmontraĵoj el diversaj landoj de la mondo.

Vespere oni bone amuziĝis kaj dancis kun akompano de la muzikgrupo ludanta kaj kantanta popularajn sed ankaŭ novtempajn muzikon kaj kantojn.

Dimanĉe antaŭtagmeze oni laŭplane vizitis la historian parton de la gastiganta urbo Tábor, kie espereble ankaŭ okazos en 2001 nia 53a IFEF kongreso.

Jindřich Tomíšek

Konferenco de Bulgaraj esperantistaj fervojistoj en Varna

Je la 13a de novembro 1999 okazis la 19-a konferenco de Bulgara Esperantista Fervojista Sekcio /BEFS/ ĉe Bulgara Esperantista Asocio /BEA/ en urbo Varna, en la ripozdomo "FERVOJISTO" de Nacia Kompanio -Bulgara Ŝtata Fervojo.

La ripozdomo troviĝas ĉe la Nigramara rivero - "Oraj Sabloj". En la konferenco partoprenis 45 delegitoj, reprezentantoj el la tuta lando.

La prezidantino de la sekcio /BEFS/ inĝ. Veselka Karnburova malfermis la konferencon, salutis la delegitojn kaj tralegis salutleteron de la honora prezidanto de IFEF s-ro Joachim Giessner - Germanio, kiu intencis ĉeesti en la konferenco, sed pro malsano ne povis efektivigi la vojaĝon.

La elektita prezidanto de la konferenco s-ro Karakasev anoncis la tagordon de la konferenco kaj donis la parolon al inĝ. Kamburova por raporti pri la unujara agado de BEFS. En sia raporto ŝi tuŝis multajn problemojn de la Sekcio, kaj ankaŭ prezentis la plej gravajn taskojn, kiuj devas esti deciditaj en nelonga tempo. Ŝi akcentis pri la super grava tasko por organizi la 54an IFEF-kongreson en 2002 en urbo Plovdiv - Bulgario.

La prezidantoj de la societoj, kluboj kaj aktivuloj, pli ol 10 esperantistaj delegitoj parolis pri la esperanta agado en siaj regionoj kaj pri siaj problemoj, sed ankaŭ donis rekomendojn, ideojn kaj promesis labori aktive por la 54a IFEF kongreso. La konferencanoj elektis 10 esperantistojn - provizoran LKK -, kiuj devos zorgi pri ĉiuj detalajoj por organizi la kongreson.

Oni konsilis al ĉiuj 10 provizorlokokanoj elekitaj, viziti la 52an IFEF kongreson en Budapeŝto - Hungario por akiri spertojn kaj interŝanĝi provojn.

Dum la konferenco estis diskutita la problemo pri vizito de la 85-a UEA-kongreso en TEL AVIVO-ISRAELO - en la jaro 2000.

La delegitoj ankaŭ parolis pri manko da monrimedoj kaj klubĉambroj. Multaj ankaŭ esprimis maltrankvilecon pro tio, ke la junularo ne deziras lerni Esperanton, sed preferas la Anglan.

La veterano fervojista esperantisto s-ro Valev ekfaris bonan elparoladon kaj donis bonajn rekomendojn. Interalie, li diris - "Ni devas propagandi konvinke por Esperanto. Eĉ se unu ekdeziras lerni Esperanton, ni devas malfermi kurson kaj lernigi ĝin".

Fine de la konferenco oni elektis novan estraron de BEFS. Jen ĝi estas :

Prezidanto : inĝ. Veselka Kamburova
Sekretario : inĝ. Daria Maneva
Kasisto : s-ino Penka Dilova

Membroj de la societo : s-ino Petja Aleksandrova, s-ino Vanja Stojanova, s-ino Magdalina Sotirova kaj s-ro Metodi Markov.

Ankaŭ estis elektitaj 3 personoj por revizia komisiono. La sekvonta konferenco dum jaro 2000 okazos en la bela Pirinmontara vilaĝo : Dobriniste.

Post la konferenco ĉiuj partoprenantoj vespermanĝis kaj amuziĝis en la ripozdomo ĝis malfrua nokto.

Dimanĉe, 14an de novembro, la konferencanoj faris agrablan promenadon apud la Nigra mara bordo kaj trarigardis la belegan ripozlokon - Nigra Mara rivero "Oraj Sabloj". La vetero estis favora kaj ĉiuj ĝuis plezure, spirante freŝan maran aeron.

Venis la disiĝo. Ĉiuj ekdeziris unu la alian - Ĝis revido, ĝis nova renkontiĝo, ĝis venonta konferenco !

Tonco Valev
urbo Stara Zagora Bulgario

Nova linio sur Rheta fervojo malfermita

Vereina nomiĝas la nova linio de la Rheta fervojo (RhB) en Svisio, solene malfermita 19.11.1999. La kompanio RhB ekspluatas regionan trafikon en kantono Graubünden je larĝo-ŝpuro 1000 mm kaj transportas turistojn, al konataj ferio-lokoj en ĉirkaŭaĵo de St. Moritz.

Vereina estis projektita en la jaro 1988, konstrulaborojn oni komencis en la jaro 1991. Linikomenca stacio estas tiu Klosters sur linio el Landquart al Davos kaj Filisur. La stacio liniofina sur la nova linio estas la nove konstruita stacio Sagliains, situanta inter stacioj Suchs kaj Lavin sur linio el Samedan al Scuol. La linio longas 19 km-ojn kaj la trajno traveturas ĝin dum 17 minutoj. La linio estas unutraka kaj estas ĉi tie konstruitaj du tuneloj. La unua Zugwald longas 2 kilometrojn kaj situas tuj post la stacio Klosters. Post ĝi sekvas la nova stacio Selfranga, destinita precipe por kargado de aŭtomobiloj al aŭtotrajnoj, kiuj laŭplane fariĝis la ĉefa trafiksekcio sur la linio. Post la nova stacio komenciĝas la dua tunelo nomita same kiel la nova linio -Vereina, kaj ĝi estas 17 km-ojn longa. Ĝia fino estas en la stacio Sagliains, kiu servos ankaŭ por ŝarĝado de aŭtomobiloj.

Tuŝapude antaŭ tunelfaŭko al tiu ĉi stacio troviĝas disforkejo kaj la branĉtrako eliras ekstere el la stacio Sagliains, pli proksime al stacio Suchs kaj ĝi ebligos tiele veturon al novaj kunligoj direktitaj al St. Moritz. Meze de la tunelo Vereina estas konstruita stacio, destinita por kruciĝo de la trajnoj.

Sur la nova linio trafikos ĉiuhore po unu pasaĝertrajno kaj unu ĝis tri aŭtotrajnoj en unu direkto. Krome, ĉi tie traveturos du ĝis tri ŝarĝtrajnoj tage. La deklivo de la linio en tunelo Vereina atingas proksimume 15 promilojn, en tunelo Zugwald inter Klosters kaj Selfranga 40 promilojn. La linio itineras sub montpasejo Flüelapass, kie estas konstruita la montara ŝoseo, kies bontenado dum la ĉefa vintra turisma sezono estas malfacila kaj oni ebligas ĝian trapaseblecon ofte nur kun plej granda strebado. Per malfermo de la nova linio ĉesos bontenado de la ŝoseo vintre kaj la turistoj povos transporti siajn aŭtomobilojn per trajno sur Vereina.

Ankaŭ transportdaŭro konsiderinde mallongiĝos kaj la pasaĝeroj en iuj kazoj eĉ ŝparos la veturkostojn kompare al la antaŭo.

La nova linio krome ebligas enkonduki novajn trajnkunligojn kaj ĝi faciligos la trafikon sur plene ekspluatata linioparto RhB inter Filisur kaj Bever. Por aŭto-trajnoj oni ankaŭ fabrikis novajn platvagonojn, ebligantajn transporti aŭtobusojn kaj pli grandajn aŭtojn ĝis pezo de 28 tunoj. La aŭtotrajnoj estas trakciataj per la plej modernaj elektraj lokomotivoj RhB serio Ge 4/4 111 kun povumo de 3 200 kW kaj maksimuma rapido de 100 km/h.

Unu el tiuj ĉi trakciiloj estas de la ekspluatisto provizita per la reklamfarbo de la linio Vereina, kaj per sia trafikado sur la linioj RhB ĝi propagandas la novan linion.

Jindřich Tomíšek

Jara renkontiĝo en Rumanio

Ĝi okazos de la 20a ĝis la 23a de aŭgusto 2000 en la ĉefurbo Bukaresto. Poste eblos ripozi en la Danubo-delto kaj eĉ atingi Istanbulo-n.

Kelkaj eventoj diverslandaj

Kredu aŭ ne kredu

Kredu aŭ ne kredu, sed la jene priskribita okazintaĵo vere okazis sur la linio en suda parto de Ĉinio.

Dum trajno-veturo unu virino en alta grado de gravedeco eksentis akuŝdolorojn. Ŝi enriris necesejon kaj tie naskis bebon. En konfuzo, dum la interrompo de la funikla ŝnuro, elglitis la novnaskito en la polvon kaj falis sur la trakon. Sed tio ne estas ĉio.

Super la loko, kie inter reloj de la trako kuŝis la novnaskita infano, ankoraŭ traveturis unu trajno ; la patrino eksplikis la okazintan situacion al la kondukista personaro. Oni senprokraste informis relvojgardistojn. Tiuj, vere trovis la infaneton preskaŭ nedifektita kaj post nelonga prizorgado en malsanulejo, oni transdonis la knabeton al la patrino.

Ĉu tiamaniere naskiĝis la nova vagoninspektisto teknika ?

Jindřich Tomíšek

****

Trajno al la nuboj

De aprilo ĝis oktobro , ĉiam sabate je la 7a horo matene, ekveturas en norda Argentino al sia entute dekkvarhora veturo suden, al la tabula montaro turisma la tiel nomata "Tren a las Nubes -Trajno al la nuboj". La pasaĝeroj, trinkante kafon en la manĝo-vagono povas trankvile rigarde sekvi, kiel sube de ili malrapide malaperadas la ruĝaj tegmentoj de Salta, ĝiaj parkoj kaj preĝejoj. La trajno malrapide grimpas supren. Tagmanĝante oni povas jam traveturi tunelon Abra Munano altan 5500 m-ojn. Post la tunelo aperas panoramo de la montaro Puna. Kiam la trajno alvenas en la stacion Mina Concordia, oni jam traveturis 215 kilometrojn kaj ankoraŭ restas tri lastaj - sed tiuj ĉi estas la plej interesaj.

La trajno veturas sur la viadukto "La Polvorilla." je alteco de 4000 m-oj. La viadukto longas 224 metrojn kaj altas 63 metrojn. La pasaĝeroj ĉi tie, dum halto de 20 mn-oj, povas spekti kaj fotografi tiun ĉi imponan konstruaĵon. La linio traveturita havas 21 tunelojn kaj 13 viaduktojn. Ĝia finstacio situas je kilometro 1,350.

La revenvojo daŭras denove 7 horojn, dum kiuj plejparte de la vojaĝantoj lacigitaj dormetas en siaj kupeoj.

Jindřich Tomíšek

****

Profite al fervoja trafiko

Franca ministro de la trafiko lastjare anoncis plialtiĝon de la tarifoj por transporto de la ŝarĝaŭtomobiloj trans montaro Alpoj. Tiu ĉi dispono celas ekinteresigi transportistojn pri fervoja transporto, kiu ĝis la jaro 2010 povus en tiu ĉi regiono duobligi koincide kun disvolvo de la kombinita trafiko.

Novaj tarifoj, kiuj prezentas altigon proksimume je 50% ankoraŭ ne estis pritraktitaj kun trafikistoj sur ŝosea trafiko. La akirotaj rimedoj estos dediĉataj al financado de la bezonataj fervojaj konstruaĵoj por garantii sekurecon kaj ekologion.

Jindřich Tomíšek

****

Multekostaj trafikŝtopiĝo

Motoruzantoj en Svisio pasigas ĉiujare en trafikaj ŝtopiĝoj surŝoseaj 33,6 milionojn da horoj. Tio prezentas tutsociajn perdojn je 1,2 miliardoj da frankoj. Anoncis tion la agentejo Infras, al kiu la federacia ŝosea oficejo mendis la studon.

La esploroj plue montras, ke 98% de la totalaj kostoj estas kaŭzita de la tempoperdoj. La specialistoj kalkulis, ke unuhora atendado de ŝoforoj forveturantaj laborejojn valoras 25 frankojn, kaj de la ceteraj motoruzantoj 10 frankojn. Ĝis 40% da trafikkolapsoj aperas en la urbaj aglomerajoj kaj ĉiun kvinan kaŭzas konstrua ŝoseo-fermo.

Jindřich Tomíšek

Raporto pri la 41a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno

Ĝi okazis de la 15a ĝis la 22a de januaro 2000 en Saint-François-Longchamp (Francio) kun 22 partoprenantoj el 6 landoj, nome Belgio, Ĉeĥio, Danio, Francio, Hungario kaj Kubo.

Multaj kutimaj partoprenantoj de la Skismajnoj, el Aŭstrio, Germanio, au Svislando rezignis pro sanaj kialoj.

La gastkondiĉoj en la ripozdomo, de la Asocio Turisma de Fervojistoj estis tre bonaj, rilate al la Ĉambroj, kaj ankaŭ al la abunda manĝaĵo eĉ al la regiona plado : "Tartiflette".

La vetero feliĉigis ĉiujn, ĉu skiantojn, ĉu piedmigrantojn, ĉar belega varma suno akompanis nin dum la tuta semajno.

Ĉar en la ripozdomo, ni estis miksitaj kun aliaj gastoj, ankaŭ okaze de vesperaj programeroj ni estis kune kun neesperantistoj, ekzemple por la danca vespero, kie ni estis maskitaj. Tiu distra parto forte impresis la ĉeestantojn. Alia vespera programero konsistis el magia spektaklo, kiu ne postulis tradukon. Okaze de lumbilda prezentado de la montaro, kaj ties danĝeroj, kiel lavangoj, mia tasko estis sufiĉe malfacila traduki la komentojn de la prelegantoj. Prezentado de videokasedo de antaŭaj skisemajnoj de Hilaire vekis al la spektantoj agrablajn memorejojn. Aparte ellaborita de Thérèse estis la lingva konkurso, kies kaptiloj cerbumigis la plej multajn el ni.

Kaj venis vendredo. Post la matena svitado, dum la slalomo, venis la tempo por disdonado de E. premioj, kaj anonco de la 42a I.F.E.S. okazonta en Tatranska' Lomnica (Slovakio) de la 20a ĝis la 27a de januaro 2001. Nun Inĝeniero Magdalena Feifĉová bone pretigis la aranĝon kaj kalkulas kun la partopreno de almenaŭ 42 personoj. La unuaj aliĝfolioj estis tuj transdonitaj, aliaj estos disponeblaj dum la kongreso en Budapeŝto.

Mi volas aparte danki Denise Happi-Fosso, Nathalie Bayard kaj Georges Wallerand por la pretigado de la libreto, kiu esperceble estis utila al ĉiuj.



Gaja vespero okaze de la maskbalo



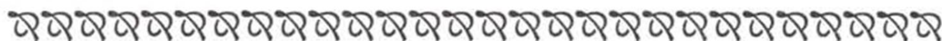
Premio-disdonado fare de Hupert Peyrouty akompanata de Eva Kopeĉna

Kristana arbo por Vatikano

Vendrede la 4an de decembro 1999 je la 13-a horo ekveturis speciala trajno de Ĉeĥaj Fervojoj ČD, trenata de la lokomotivo 750 289-1 el fervoja stacio Dobrá apud Frýdek-Místek en norda Moravio (Ĉeĥio), por ke post 1700 kilometra veturado tra Aŭstrio kaj Italio ĝi alvenu al fervoja stacio San Pietro sur teritorio de Vatikano, la 7an de decembro.

La speciala trajno transportis sur du specialaj ŝarĝvagonoj majestan piceon, 85 jaraĝan, 25 metrojn altan, kun branĉoj ĝis 8 metroj, elektitan kiel kristnaska arbo, donacita de ĈR al papo Johano Paulo la 2a, kune kun 30 malgrandaj kristnaskaj arboj kaj specialaj ornamaĵoj faritaj el pajlo kaj aliaj tradiciaj "popolaj" materialoj, por ornami dum kristnaska periodo la placon de Sankta Petro, vatikanajn oficejojn kaj loĝejon de la papo. En speciala trajno transportanta la kristnaskajn arbojn estis krome entrajnigitaj du salonvagonoj por honoraj gastoj kaj akompananta personaro. Unu el salonvagonoj estis tiu de la unua ĉeĥoslovaka prezidento T.G. Masaryk, konservita kaj riparita dum la lastaj jaroj dank'al aktivado kaj mondonacoj de la fervojistoj kaj ties sindikatoj.

Jindřich Tomíšek



Laste, mi volas mencii la gazetojn: Heroldon de esperanto, la migranton (bultenon de la naturamikoj) kaj la kalendaron 2000 de asocio, « Monda Turismo » kiuj anoncis nian aranĝon, dankon al ili.

La respondeculo pri Skisemajno
Peyrouty Hubert.

REZULTO DE LA KONKURSOJ:

Skikonkurso virina :
la premio: Eva Kopeĉna
2a premio: Ana Rossum
3a premio: Francine Schwartz
Skikonkurso vira :
la premio: Hubert Peyrouty
2a premio: Eddy Raats
3 a premio: Konrad Kopeĉny
Longdistanca skiado:
Jiri Vencl
Lingva konkurso:
1a premio: Erik Mortensen
2a premio: Roberto Cotino
3a premio: Hubert Peyrouty
Karnavalo:
la premio: Marta Pinter
2a premio: Konrad Kopeĉny
3a premio: Cornelia Raats
Speciala infana premio: Tomes Kopeĉny
I.F.E.F. premio: Ana Rossum

El la ŝoseo al la vagonoj kaj tamen transportado rapida

Fervoja trafiko registras en landoj de la Unio kaj alie en la mondo moderan kreskon. Vartrafiko en la jaroj 1993 ĝis 1997 kreskis je kvarono kaj ĉe ĉiuj transporto-tipoj oni registras ŝovon de ŝoseo al la fervojo. En eŭropa pasaĝertransporto oni atingis 45 miliardojn da pasaĝerkilometroj kaj grandrapida trafiko grave konkurencas tiujn aertrafikan kaj aŭtomobilan.

En la venonta jarcento la vojaĝantoj atendos optimuman traligitecon de la fervojaj servoj, reciprokan interligon de la fervojo kun pluaj trafiktipoj, nekomplikitajn informsistemojn kaj tarifojn, eblon pagi per pagkartoj kaj helpe de interreto, vagoninstalaĵojn laŭ specialaj bezonoj, modernan informsistemon en la trajnoj.

En vartrafiko oni bezonos pli multe, respekti negativan influon de la ŝosea trafiko je vivmedio kaj per konstruado de vartrafikaj fervojaj koridoroj, pli vastigi eblojn de la grandrapida transporto de la ŝarĝaŭtomobiloj sur la fervojaj vagonoj.

Jindřich Tomíšek

ELEKTRA MOTORVAGONO M 400 001 ĝis M 400 004

La kvaraksa elektra motorvagono por transporto de la pasaĝeroj uzata sur fervoja linio Tábor-Bechyně en Ĉeĥio estas ekipita per la du posteno-ĉeloj por lokomotivisto, per bagaĵkupeo kaj du pasaĝerkupeoj. Per ŝanĝo de la elektroprovizada sistemo estis plenumita rekonstruo de la motorvagonoj. Post tiu ĉi rekonstruo la ĉefa ŝaltkombinilo troviĝas sub planko de la vagono, havas ses seriajn, dekunu paralelajn kaj sep bremsadŝtupojn. La vagonoj estas ekipitaj per pneŭmata bremso. La sola ĝis nun trafikanta motorvagono estas M 400.001 kaj ĝi troviĝas en lokomotivdeponejo en Tábor.



Motorvagono M 400 001

Bazaj teknikaj parametroj :
1) radaksosinsekvo: Bo'Bo
2) provizada sistemo origine 2x700 V, post rekonstruo 1.500 V kontinukurenta
3) povumo kontinua 164 kW
4) pezo totala 27 tunojn
5) longo inter bufrofacoj 12, 900 m
6) maksimuma rapido 50 km/h
7) reguligo de la povumo reostata
8) fabrikisto de la vagonkesto Rinzhoffer Praha, de la elektra ekipaĵo Křižík
9) jaro de la fabrikado 1903

Jindřich Tomíšek

Sekvo de la paĝo 30

- En Aŭstralio

Oni decidiĝis inter konstruado de rapidaj trajnoj de la sistemo TGV kaj tiuj trafikantaj baze de ŝvebigo magneta. Por fervoja linio inter la urbego Sidnejo kaj la ĉefurbo Canberra oni elektis la francan sistemon TGV, la fervoja linio 300 km-ojn longa estos traveturata en 80 mn-oj. Oni konstatas, ke la tekniko de TGV estas multe malpli kosta ol la projekto Transrapid, kies kostoj laŭ projekto de la konsorcio Thyssen atingus proksimume 4 miliardojn da DEM ! La konstruadon oni komencos en la jaro 2000 kaj en 2002 oni jam atendas komencon de la trafiko sur la linio

Kompilis Jindřich Tomišek

Ĉina-esperanta-angla Fervoja vortaro

Aperis ĉina-esperanta-angla fervoja vortaro, kompilita dum 15 jaroj de s-ro Li Sen, prezidanto de ĈFEA kaj IMEA.

La vortaro enhavas 14000 ĉinajn, 17700 esperantajn kaj 18000 anglajn fervojajn terminojn. La terminoj estas listigitaj laŭ la vico de ĉina lingvo, kaj ankaŭ ekzistas indeksoj Esperanta kaj angla.

La vortaro baziĝas sur la ses-lingva fervoja vortaro "Lexique général des termes ferroviaires" eldonita de UIC. kaj Esperanta fervoja vortaro kompilita de IFEF.

Tiu ĉi vortaro estas 620 paĝa, kaj kostas 10 USD (inkluzive la sendokoston).

Adreso de ĈFEA :
CN-01 0057, Huhhot, huhhota Tieluju Sushe 16-2 Neimonggu China.
E-mail : gao@public.hh.nm.cn

Monako
Kiel talpo la stacidomo enteriĝis

Ĉar en Monako la neokupita tereno estas tre malofta, estis decidite forigi la fervojajn trakojn ! Sed trankviliĝu, tiuj trakoj fariĝis subteraj kaj ankaŭ la stacidomo moderne ekipita estas sub tero.

La 27an de novembro, tiu nova fervoja stacidomo ekfunkciis. Ĝi estis oficiale inaŭgurita la 7an de decembro kun la ĉeesto de Princo RAINIER la tria, la kronprinco ALBERT kaj S-ro J.C. GAYSSOT franca ministro de la Vojoj, Transportoj kaj Loĝado.

La unuaj studoj okazis en la jaroj 1985/1986, la komenco de la fosaĵoj en oktobro 1993, kaj la instalaĵoj pri la konstruaĵo por vojaĝantoj en januaro 1998. La 27an de novembro 1999 la stacidomo ekfunkciis.

En ĝi trapasas 2,5 milionoj da personoj jare : 4 500 tage ekstersomere (inter ili troviĝas 3 500 landlimaj laboristoj) ; 9 500 tage somere... 30 000 dum la dimanĉo de la "Granda Aŭtomobila Konkurso" !!!

Tiuj gigantaj laboroj entenis boradon de unutuba tunelo kaj starigon de la subtera stacidomo kun 3 trakoj kun kajoj longaj je 500 metroj, larĝaj je 22m kaj altaj je 13m.

La faka servo de la Publikaj Laboroj de la Monaka ŝtato estis estro de la laboroj, la SNCF estis delegito de la ĉeflaboroj ŝarĝitaj de la fervojoj.

La financadon pri tiuj laboroj pagis la Princolando, ĉu 16 milionoj da francaj frankoj por la tunelo kaj la stacidomo, plus 380 milionoj por la parkejo je 700 lokoj repartitaj en 13 niveloj, kiu estos utiligebla en novembro 2000.

Tamen tiuj elspezoj estos reakiritaj dank'al 4 hektaroj okupitaj per la eksfervojaj instalaĵoj. Laŭ antaŭvidita plano tiu areo ebligos starigi 135 000 kvardratajn metrojn da plankoj : 41 000 estos industriaj kaj komercaj, 61 000 estos por ĉirkaŭ 600 loĝejoj (en Monako troviĝas la plej multekostaj : po 60 000 F por unu m^2 !). Komplekso eduka kaj kultura kovros 15 500 m^2, la 55% postrestantaj estos dediĉataj al publikaj lokoj kaj verdaj spacoj. Tiu urbanizado daŭros ĝis la jaro 2010.

Notinde estas la sekureco en tiu nova stacidomo en kiu cirkulos ĉiaj vagonaroj ; pluraj sistemoj pri sekureco estis antaŭvidataj kaze de akcidento : incendio, ĥemikaj gazaj elverŝoj, interalie neeblos al iu ajn trajno kun vojaĝantoj kruciĝi en la stacidomo kun alia trajno transportanta varojn aŭ danĝe[illegible]n produktojn.

La stacidomo interrilatas kun la tuta urbo per liftoj, rulŝtuparoj kaj rultapiŝoj.

Finfine MONAKO ŝuldas sian disvolviĝon al la fervojo kiu alvenis en la Princolandon la 28an de decembro 1867 kaj moderniĝis dum tuta jarcento. La ĝisnuna stacidomo de Monako estis inaŭgurita la 12an de decembro 1964. Nun la nova stacidomo donos impeton al la estonteco de la Princolando, kiu celebris la 700an datrevenon de la dinastio *Grimaldi** en 1997.

**Grimaldi* : Ĝenevdevena [illegible]ilio reĝanta en Monako ekde la 15a jarce[illegible]

André Loisel

Ĉu vi scias ?

- *En Germanio*

Oni supozas post lastatempa malintensigo de la fervoja vartrafiko ĝian voluon, precipe en fakoj de vara kaj kombinita trafikoj. Oni rekonstruas staciojn Frankfurt/Main, Rostock, Bremerhafen, Regensburg, Magdeburg kaj Glauchau per kosto de preskaŭ 200 milionoj da DEM por kombinita trafiko kaj ĝis la jaro -2012 oni konstruos entute 52 novajn terminalojn. Ankaŭ germana poŝto plene eluzas servojn de DB AG tie, kie tio estas ebla kaj kie la transporto surŝosea estas limigata.

Oni proklamis la fervojan stacion en Güterslohne kiel stacio por nefumantoj. Obeadon de la malpermeso fumi prizorgas la privata sekurecservo kaj kaze de malobeo oni pagas la monpunon de 30 DEM. Oni tre rapide lernis obei la malpermeson fumi en la stacio !

- *En Japanio*

Japanaj rapidtrajnoj trafikas per rapido ĉirkaŭ 300 km/h. Inĝenieroj de la Okcidenta japana fervoja kompanio WJRC provekzamenis diversajn profilojn de fruntaj partoj de la lokomotivoj kaj trovis, ke por pli grandaj rapidoj la plej konvena estas profilo de birdokapo kiel ĉe Alciono. La plej grandajn problemojn tamen kaŭzas kurentodeprena aranĝo por transporti elektran energion el la troleo kaj tre gravan rolon tie ĉi ludas profilo de la kontaktodrato.

-*En Aŭstrio*

Aŭstria urbo Salzburg havas kroman rarajon. Oni tie konstruis la plej belan stacion de la subtera fervojo (U-Bahn) en Aŭstrio, kiu tamen havas unu gravan mankon - alvenas ĉi tien neniu linio de la subtera fervojo. Tio ĉi ŝajnas nekredebla, sed ĉar dumkonstruado de la stacio aperis nesupozataj problemoj, konstruado de la stacio konsumis ankaŭ financajn rimedojn destinitajn por konstruo de la linio ...

Konstruado de la subtera areo por fina stacio de la loka fervojo ja englutis pli ol 90 milionojn da DEM kaj oni ne scias, kio okazos plu -la urbo jam ne havas pluan monon por finkostruo de la loka linio.

Kiu komparis la tempon bezonatan por superi pli longajn distancojn sur germanaj fervojaj linioj certe ekatentis, ke ekde la nova horaro oni mallongigis veturtempon de ICE trajnoj sur linioj Stuttgart - Zürich je 15 minutoj, Hannover - Berlin je 11 minutoj kaj Frankfurt /M - Berlin je tutaj 30 minutoj al nuraj tri kaj duono da horoj.

Digitale preparatan ĵurnalon "ICE Press" de post 1997 senpage disponeblan al ĉiuj pasaĝeroj en la 1-a klaso en ĉiuj ICE trajnoj sur linioj DB AG prizorgis la kunlaboranta kompanio de la ĵurnalo Spiegel. Pro altaj elspezoj oni tamen ekde junio 1999 ne renovigis kontrakton pri la kunlaboro de tiu ĉi kompanio kun germanaj fervojoj.

- *En transsiberia regiono*

Fine de la jaro 1998 sur 1230 km-ojn longa parto de la transsiberia fervojo haltis 76 trajnoj, kies lokomotivoj ne eblis plu veturi pro manko da elektrotensio en kontaktolinio. La fervojo ja ne pagis por deprenata elektra energio kaj la liveranto admoncele "tuŝis la ŝaltilon"...

- *En Maroko*

Ĝi estas la nura lando en la araba mondo, kie virino akiris la agadrajtigon por plenumi funkcion de lokomotivisto. Maroko, por la virinoj estas la plej liberala el la islamaj landoj ; tiun ĉi virinon do, se ŝi deĵoras, vi povas vidi sur fervoja linio inter Sale kaj Casablanca.

Sekvo paĝo 28

Ni funebras : Forpaso de Stajno

Ne estas facile por mi verki nekrologon pri samideanino, pli ol 40 jaroj pli juna ol mi. Mi ĉiam konis ŝin gaja, energiplena, kun multaj planoj por la estonteco. Sed la vivo estas iam kruela. Kaj mi volas per sekvaj vortoj omaĝi Stanjon, rememorigi ŝin al tiuj, kiuj same kiel mi bone konis kaj amis ŝin kaj prezenti ŝin al tiuj, kiuj ne mem havis bonŝancon konatiĝi kun ŝi.

Stanislava Chrdlová, en Esperantujo konata sub karesnomo Stanjo, naskiĝis la 1-an de oktobro 1954 ; 16-jaraĝa ŝi esperantiĝis kaj jam post tri jaroj sukcesis en la ekzamenoj de Ĉeĥa Esperanto-Asocio pri kapablo instrui.

Profesie ŝi estis pedagogo, finstudinto de Universitato en Olomouc. Ofte ŝi gvidis intensivajn lingvajn kursojn de Esperanto kaj de la ĉeĥa per rekta metodo, ankaŭ eksterlande, interalie en Germanio, San Marino, Koreio kaj aliloke. Ŝi ankaŭ kunverkis Lernolibron de Esperanto por Ĉeĥoj kaj Bazan ĉeĥan konversacion por eksterlandanoj.

Multaj esperantistoj konis ŝian entuziasmon por la ĉeĥa kaj precipe la moravia folkloroj, kiujn ŝi tiom ĝojplene prezentadis prelegante, kantante, dancante ... Sed por multaj, Stanjo certe restos en memoro kiel perfekta ĉiĉerono tra Prago kaj tra la tuta Ĉeĥio kaj organizinto de pluraj okazaĵoj poresperantistaj, ĉiam respondeca, serioza rilate siajn taskojn, tamen amika, helpema, komprenema al ĉiuj.

Mi mem neniam forgesos ŝiajn kontribuojn kaj afablecon dum organizado de eventoj por ni, IFEF-anoj : dum du IFEF-aranĝoj en Dobřichovice (ĉu terminara seminario, ĉu estrarkunveno), dum la organizo de Skisemajno kaj ties antaŭprogramo turisma en 1996 aŭ laste dum la festeno omaĝe al 90a jariĝo de honora membro de IFEF Jaromír Babička. Sian gastamon ŝi ofte montris al esperantistoj - ankaŭ al mi - mi ja gastis plurfoje ĉe la familio Chrdle, precipe en la tempo, kiam mi kun ŝia edzo Petro strebis (sukcese!) pere de Esperanto membrigi ĉeĥajn fervojojn al FISAIC - kaj dum pluraj aliaj okazoj.



Stanjo - futbalisto, en maskobalo dum la Internacia Skisemajno de IFEF 1996 en Dlouhé Stráně (CZ), kun honora prezidanto de IFEF Joachim Giessner (kuracisto).

Fotis: Petro Chrdle

En mia memoro Stanjo restos ne nur respondeca persono, kiu ĉiam plenumis centprocente akceptitajn taskojn, sed ankaŭ gaja kaj kapabla fari bonan amuzan etoson. Neniu partoprenanto de Internacia Skisemajno de IFEF en Dlouhé Stráně forgesos ŝin dum la maskobalo!

Lastan fojon ni povis renkonti Stanjon dum pasintjara IFEF-kongreso en Le Mans, kiam ŝi jam sentis doloron, sed nur post sia pli frua reveno hejmen kaj operacio oni ekscii, pri

kia danĝera speco de kancero ŝi suferas. Tamen, jam sciante pri sia sorto, Stanjo plu agis en Esperantujo : plenumis sian funkcion de ĉefdelegito de UEA por Ĉeĥio, kunorganizis en julio la SAT-kongreson en Karlovy Vary (kie ŝi ankoraŭ vigle prelegis kaj lastan fojon prezentiĝis en moravia nacia kostumo) kaj en aŭgusto ILEI-konferencon same en Karlovy Vary (Karlsbad).

Nekredeble heroe Stanjo batalis kontraŭ la terura malsano revante pri pluvivo, eĉ se handikapita. Sed sian vanan batalon ŝi malvenkis la 28-an de januaro 2000.

Simbole la urno kun la cindroj de Stanjo troviĝas en la urnejo de la preĝejo de St. Nikolao en Malnovurba placo en Prago, kie ŝi tiom ĝoje kaj fiere gvidadis turistojn.

Koran dankon, Stanjo, por via laboro, por ni kaj por via afableco!

Ripozu trankvile. Ni neniam forgesos vin.

Joachim Giessner,
honora prezidanto de IFEF

****

Deziras korespondi

Ĉar mi deziras vojaĝi kaj restadi dum la monato de julio en SLOVAKIO, mi ŝatus korespondi kun Slovako (ino), cele renkonti lin (ŝin) okaze de tiu vojaĝo.
Bonvolu skribi al mi. Jen mia adreso :
Philippe PAQUETEAU
38 rue Montebello
50100 CHERBOURG

Jen mi : 50 jaraĝa - Inĝeniero - Edziĝinta - 3 infanoj (knaboj 17,18, 22 jaroj). Mi ŝatas vojaĝi, marŝadi, viziti monumentojn, legi Historion, bibliografion. Mi estas komencanto en esperanto. Mi respondos al ĉiuj leteroj.

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati
Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.



INTERNACIA FERVOJISTO
2000.1
52a eldonjaro

Trimonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio :
Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage
Tel /Fakso +332 43 21 16 39

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO -FEDERACIO
Sekretario :
Ernst Quietensky
Pappenheimgasse 70/3
AT/1200 Wien

Kasisto :
Henning Hauge
Banegårdspladsen
DK-9700 Brønderslev
Tel +45 98 80 15 99
Fakso +45 98 80 25 99

Dana poŝtĉekkonto :
1 25 80 36 IFEF
Banegårdspladsen 14
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando, aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj)

UEA-konto :
iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, julio, oktobro .

Redaktofino :
Ĉiam la 10an de la antaŭa monato

Presejo :
Hungara Fervojista Esperanto-Federacio
Andrássy út 73/75
HU-1378 BUDAPEST, Pf 7

VIG 2000.079